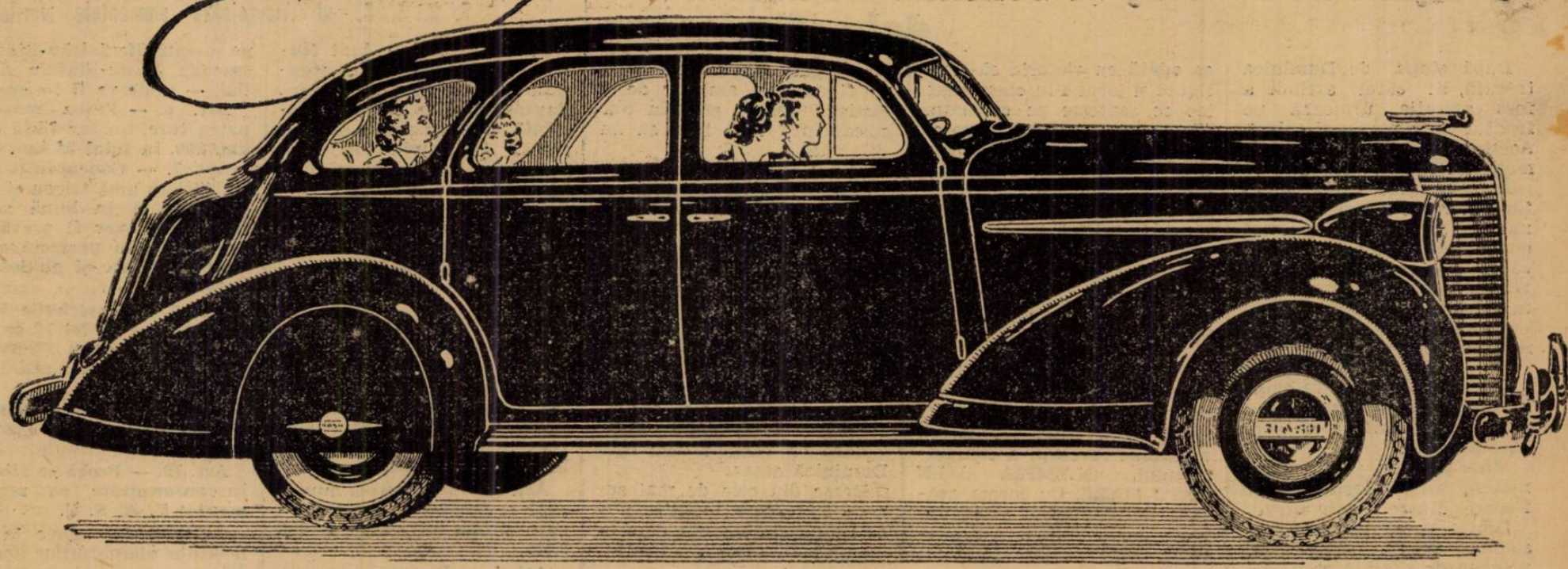
NOUL Nash 1938



Răsunătorul succes obținut de NASH în cursul anului trecut a avut ca consecință nu numai sporirea producției Uzinelor NASH cu enormul coeficient de 80%, dar și creiarea unei serii splendide de modele noi pentru anul 1938.

Aceste mașini, sosite de curând în țară, se află expuse la Agenția generală NASH din Bulevardul Take Jonescu 10.

Este în interesul oricărui cumpărător de automobile a cerceta în amănunt numeroasele perfecționări introduse la aceste mașini.

NEINTRECUTELE MOTOARE NASH cu vilbrequenul montat pe 7 paliere (la 6 cil.) și pe 9 paliere (la 8 cil.).... SPORIREA RANDAMENTULUI PRIN DUBLA APRINDERE, ca la motoarele de avion.... REDUCEREA CONSUMAȚIEI prin introducerea noului sistem de admisie a gazelor la care toate țevile exterioare au fost suprimate.... FRANA HIDRAULICA LOCKHEED.... SUSPENSIUNEA perfectă datorită amortizoarelor hydraulice DELCO LOVEJOY — cele mai bune amortizoare actuale!.... CAROSERIILE spațioase și elegante, complect metalice și izolate contra sgomotelor și vibrațiunilor..... sunt numai câteva din însușirile noilor modele NASH 1938. O gamă splendidă de culori desăvârșește frumusețea acestor mașini.

Pentru edificarea Dvs. asupra mersului lin al motorului, al demarajului impresionant și al puterii de urcare a pantelor, cereți să vi se demonstreze unul din noile modele NASH.

In 1938, mai mult decât oricând, NASH întruchipează :

„AUTOMOBILUL CEL MAI BUN PENTRU PREȚUL PLATIT"

REPREZENTANT GENERAL PENTRU ROMÂNIA

CONSTANTIN S. MIHAESCU

BLV. TAKE IONESCU 10 — BUCUREȘTI

30

O părere greșită

Automobilismul nu e sport?

de P. CRISTEA

Acest subiect interesant, mi-a fost sugerat de o discuție avută cu simpaticul nostru „Nea Alecu" — colonelul Berlescu — la cursa de coastă dela Feleac din toamna trecută.

Imi povestea nea Alecu că, înainte de concursul de turism „Mica Ințelegere" avea repetate discuții contradictorii cu unul din camarazii ce formau echipa noastră militară și care susținea morțiș, că automobilul nu se poate numi sport, ci este doar o distracție sau o destindere de nervi. Toate argumentele ce adusese „nea Alecu", (care are o practică îndelungată în acest domeniu), rămăseseră fără efect.

După cum spuneam, aceasta se întâmpla înainte de începerea cursei, căci, după consumarea ei, domnul în chestie nu mai avea aceiaș părere. Cam așa e totdeauna: până nu te ciocnești de fapte, orice argumentare este insuficientă. Nimic nu poate fi mai convingător decât experiența.

Sunt sigur că este încă multă lume care refuză să recunoască acest lucru.

Și totuși, este un sport. Și încă foarte greu.

Cere calități excepționale și extrem de rar le găsești întrunite la aceiaș persoană.

Prima dovadă a dificultății acestui sport, o avem în faptul că din 40 milioane de conducători câți se găsesc pe pământ, numai șapte sau opt sunt veritabili campioni. Este adevărat că nu este un sport în care puterea fizică, brutală, să conteze. Efortul muscular cerut de automobil, poate fi produs de ori care din cei ce au permis de conducere.

Sportul automobil cere însă în primul rând, o permanentă stăpânire de sine, ajutată de o atenție care să nu cedeze nici o sutime de secundă.

Aceasta s'ar putea numi și rezistență la uzura nervoasă.

Intră apoi în joc, principal, felul reflexelor cari, contrar celor ce se crede, nu trebue să fie ultra-rapide, să nu se facă automat, ci măsurat.

Această calitate, de a-și putea măsura reacțiunile, este extrem de greu de căpătat, mai ales pentru că nu și-o pot cultiva decât acei cari au un fel de simț aparte: anume, al echilibrului mașinei pe șosea.

Sunt aprecieri, cari neautomobiliștilor vor părea bizare, dar cari vor fi înțelese de către conducătorii buni.

Nu mai vorbesc de curajul necesar, spre a înfrunta pericolele, de supleța necesară spre a trece prin ele cu minimum de risc, finețea de manevrare, care are ca efect menajarea organelor mecanice ale vehiculului, de justa apreciere a distanțelor și mai ales a vitezelor vehiculelor ce se mișcă înaintea ochilor, de spiritul de decizie care, bine înțeles, nu poate exista dacă nu ai avut justa apreciere mai sus pomenită, precum și de inteligența tactică, ce ne învață cum să conducem lupta.

Toate acestea sunt calități secundare ce nu pot fi comparate cu cea mai grea de suportat, care este rezistența nervoasă! In ce privește efortul fizic, e și el foarte important, mai ales când durata cursei trece de o oră.

La sosirea Carpaților 1937, în care mi-am încordat toată ființa spre a realiza o medie cât mai spectaculoasă, eram aproape complect epuizat.

Vorba unui amic, care era de față: eram ca o lămâie stoarsă, din care nu mai puteai scoate nici o picătură!

Cine spune că automobilismul nu e sport, se înșeală.

Este un sport greu, care se situiază între cele cari cer numai rezistență fizică, cum ar fi recordurile de lungă distanță, la înnot sau atletism și între cele cari cer numai efort intelectual, cum este șahul sau biliardul.

Poate că mai sunt și alte argumente spre a dovedi că automobilismul este un sport, însă cred că nu mai este nevoie...